Jlustrowany Tygodnik

Numer 1

# Samochód

30 groszy

6. październik 1929

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

**TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA**

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

## Gra w piłkę nożną na motocyklach



*Na zachodzie uprawiają liczne kluby motocyklowe grę w piłkę nożną na motocyklach. Na rycinie widzimy ciekawy moment przed bramką podczas ostatniego meczu w Hamburgu.*

# O należyte zrozumienie sprawy drogowej

Dla ruszenia z martwego punktu gospodarki drogowej, potrzeba przedewszystkiem pieniędzy. Środki materjalne winny być zabezpieczone w odpowiedniej wysokości na długi szereg lat, aby można było w należyty sposób zorganizować gospodarkę drogową: musi być pewność, że środki na drogi będą się stopniowo powiększały i że z roku na rok w odpowiedniej wysokości będą przeznaczane i że nie będzie to zależało corocznie od przypadkowych poglądów ludzi, mających wpływ na układanie budżetów.

Dla racjonalnego prowadzenia gospodarki drogowej jest to wymaganie tak oczywiste i nie podlegające wątpliwościom, że w wszystkich państwach, w których gospodarka drogowa jest postawiona należycie, sfery rządowe wyrobione i doświadczone w gospodarce państwowej, nie wahały się zerwać z teorjami skarbowości, jej zwyczajami i doktrynami i, ustępując wymaganiom życia, zgodzić się na utworzenie specjalnych funduszów drogowych, posiadających zgóry określone wpływy pieniężne i autonomję w ich dysponowaniu.

Czy w Anglji, czy w Stanach Zjednoczonych, czy we Włoszech, Holandji, czy wreszcie w Czechosłowacji racje gospodarczo-techniczne zwyciężyły i poważni mężowie stanu, biegli w gospodarce państwowej, nie znaleźli lepszego rozwiązania problemu gospodarki drogowej, jak utworzenie funduszu drogowego.

Ale tam wszędzie jest należyte zrozumienie dla spraw gospodarczo-technicznych i fachowcy mają głos przy rozwiązywaniu tych problemów.

Jeżeli więc w Polsce chcemy zbudować mocne podwaliny pod gospodarkę drogową i zepchnąć ją z martwego punktu, musi być w drodze prawodawczej utworzony fundusz drogowy. Praktyka państw, które go już utworzyły, daje nam dobre wzory ustaw i dyrektywy do jego utworzenia.

Tu nie są potrzebne żadne specyficzne polskie wynalazki ustawodawcze: wystarczy wykorzystać doświadczenie zagranicy i utworzyć specjalny fundusz drogowy na zasadach, jakie zostały przyjęte w państwach, o których była mowa wyżej.

Przykład Czechosłowacji jest tu szczególnie pouczający.

W bardzo krótkim czasie bez medytacyj i różnorodnych konferencyj oraz jałowych płytkich sporów wprowadzona została tam w życie ustawa o funduszu drogowym z dnia 14 lipca 1927 roku.

Zrobiła ona przewrót w dotychczasowych stosunkach gospodarki drogowej w Czechosłowacji.

Niema żadnych poważnych przyczyn, któreby nie pozwoliły, aby w Polsce nie mogła być wprowadzona podobna ustawa.

Gdyby w Polsce ustawa taka została uchwalona na zasadach omówionych w poprzednich artykułach już w pierwszym roku, wpływ funduszu drogowego wyniósłby około 134 miljonów złotych. Brakowałoby więc jeszcze 226—134=92 milj. złotych.

Zaledwie więc część niezbędnych wydatków na cele drogowe byłaby pokryta.

Jeżeli jednak zwrócić uwagę na to, że źródła funduszu drogowego: podatek od samochodów, podatek od biletów autobusowych, podatek od benzyny oraz cło od pneumatyków i samochodów zagranicznych miałyby stałą tendencję do wzrostu, że wzrost ten, bardzo ostrożnie licząc, wynosiłby 20% rocznie, już po 5—6 latach fundusz ten doszedłby do takiej wysokości, że wynosiłby 220—230 miljonów rocznie.

Taki powolny wzrost wydatków na cele drogowe byłby wskazany z tego względu, że od obecnego zastoju w gospodarce drogowej do pełnego jej tempa nie możnaby przejść odrazu, a powoli, stopniowo z powodu braku odpowiedniej ilości personelu fachowego oraz materjałów do budowy dróg i mostów: zwiększone zapotrzebowanie mogłoby być pokryte dopiero z czasem, w miarę przystosowania się rynku do zwiększonego zapotrzebowania.

Czy prędzej, czy później sprawa gospodarki drogowej w Polsce musi zająć należne jej miejsce; do tego zmusi obecny układ stosunków komunikacyjnych.

Problem znalezienia środków na prowadzenie gospodarki drogowej wysunie się tu na pierwsze miejsce i musi być bez zwłoki rozwiązany.

Problem ten według przekonania Prof. Nestorowicza niewątpliwie winien być rozwiązany w sposób, w jaki już został rozwiązany w szeregu państw, — przez utworzenie funduszu drogowego.

W rozmowach na temat projektu utworzenia polskiego funduszu drogowego spotykał Prof. Nestorowicz zdania, że projekt tego funduszu spotka sprzeciw, gdyż Rząd ze swoich wpływów przeznaczyłby na cele gospodarki drogowej wpływy z podatku od olejów mineralnych oraz cła od samochodów, ich części oraz opon, dętek i dlatego należy się spodziewać opozycji ze strony Ministerstwa Skarbu, bo naruszona byłaby równowaga budżetowa.

Na to należy zwrócić uwagę, że chodzi tu o sumy:

| | | |
|---|---|---|
| 1) podatek od benzyny | + | 8,900.000 zł |
| 2) cło od samochodów, opon i dętek | + | 25,200,000 zł |
| | Razem | 34,100.000 zł |

Taką sumę Rząd z obecnych swoich dochodów przeznaczałby na cele inwestycyjne gospodarki drogowej, wzamian jednak w budżecie wydatków nadzwyczajnych na cele gospodarki drogowej nie figurowałaby żadna suma, gdyby został utworzony fundusz drogowy.

Chyba poświęcenie z istniejących wpływów 34 miljonów złotych na inwestycje drogowe nie powinno zachwiać budżetem prawie trzymiljardowym, bo i tak potrzeby życia gospodarczego i względy obrony państwowej zmusiły rząd do przeznaczenia na inwestycje drogowe znaczniejszych sum; budżet inwestycyjny z 1928 roku świadczy, że sporadycznie odczuwana jest przez sfery rządowe konieczność inwestycyj drogowych.

Utworzenie funduszu drogowego przez utworzenie pewnych nowych źródeł dochodów oraz przekazanie na rzecz tegoż funduszu pewnych źródeł już istniejących da możność postawienia i systematycznego wykonania pewnego ściśle wytkniętego planu w gospodarce drogowej.

Dotychczasowa działalność była fragmentaryczna, nieplanowa, a z powodu braku dostatecznych środków — nieracjonalna.

Również spotkał się ze zdaniem, że przy urzeczywistnieniu projektu samorządy byłyby pokrzywdzone, gdyż po wprowadzeniu w życie ustawy o funduszu drogowym pozbawione byłyby pewnych wpływów, np. podatku luksusowego od samochodów (pobieranego nawet od Fordów!) lub opłat pobieranych z tytułu art. 23 ust. drogowej z dnia 10. 11 1920 r. (za używanie dróg).

Zważyć jednak należy, że wpływy powyższe nie grają poważnej roli ani w budżetach samorządów miejskich, ani w budżetach samorządów ziemskich i przeto pozbawienie wpływów tych nie może zachwiać budżetów samorządowych.

Zresztą fundusz drogowy da im rekompensatę w postaci zapomóg, udzielanych samorządom według pewnego zgóry opracowanego programu.

Być może, że niektóre samorządy będą przytem chwilowo pokrzywdzone, ale „pro publico bono", gdyż dobrodziejstwa funduszu drogowego będą tak znaczne, że szkody, jakieby gdzieniegdzie mogły z tego tytułu powstać, będą wkrótce z powodu poprawy stanu dróg wielekroć wynagrodzone.

Takie same wątpliwości miały miejsce w Czechosłowacji i we Włoszech przy wprowadzeniu w życie ustawy o funduszu drogowym; tam jednak wobec korzyści, płynących z wprowadzenia w życie tych ustaw, nad wątpliwościami temi rządy tych państ i ciała prawodawcze przeszły do porządku dziennego.

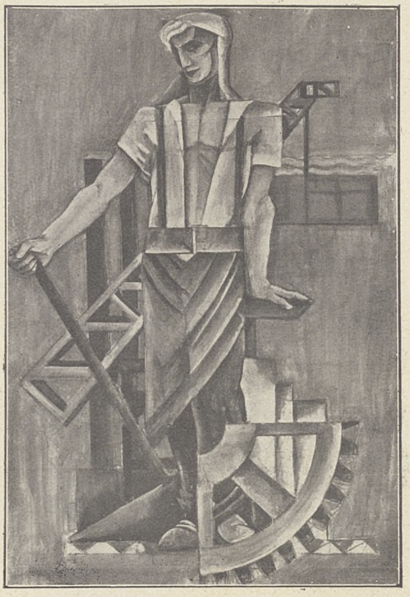
Jeżeli więc chcemy zrobić posunięcie zdecydowane, męskie, które dałoby nareszcie możność przystąpienia do odrabiania wieloletnich zaległości w gospodarce drogowej, należy wprowadzić w życie projekt polskiego funduszu drogowego w całej jego rozciągłości, a nie zadawalać się paljatywami. Sprawa jest paląca, więc nawet w chwili obecnej — w czasie depresji gospodarczej — nic nie powinno stać na przeszkodzie, aby polski fundusz drogowy został utworzony.

## V. Zjazd Aeroklubów Akademickich w Poznaniu



*Uczestnicy zjazdu podczas obrad w auli W. S. H. Szczegółowy przebieg obrad podajemy na str. 11.*

# Powszechna Wystawa Krajowa zamknęła swoje podwoje





*Symbole Przemysłu (po lewej) i Handlu (po prawej) znajdujące się nad głównem wejściem do sali reprezentacyjnej Powszechnej Wystawy Krajowej.*

Fot. S. Ulatowski, Poznań



*Główne wejście na tereny Powszechnej Wystawy Krajowej oświetlone lampami elektrycznemi i pochodniami gazowemi.* Fot. Kowalczyk

Minęło 10 lat. Po skończeniu wojny Polska nie posiadała nic takiego na czemby mogła oprzeć swoją potęgę jako państwo. Kraj był zrujnowany wojną, obdarty rabunkową gospodarką okupantów, prawie przymierający głodem. Nie mieliśmy żadnych zasobów, nie mieliśmy przemysłu, i handlu w ścisłem tego słowa znaczeniu, a pieniądz nasz, zdewaluowany do ostatnich granic, traktowano jako papier bezwartościowy na giełdach zagranicznych. Nie posiadaliśmy w tym czasie u siebie w kraju żadnych walorów o jakiejś wartości ekonomicznej, lecz za to mieliśmy w nadmiarze chęć do pracy i dążyliśmy wszyscy zgodnie do stworzenia Polski mocarstwowej, do budowy ekonomicznych fundamentów naszego państwa

Zaczęliśmy pracować. Mimo piętrzących się trudności, mimo nieufności sąsiadów, a nawet mimo niewiary we własne siły, dokonaliśmy wielkiego dzieła. Zwyciężył duch narodu, którego nie potrafiła złamać półtorawiekowa niewola. Zdołaliśmy wykorzystać nasze siły twórcze, które doprowadziły do tego, że zacząwszy z niczego, z każdym rokiem powiększaliśmy dorobek ekonomiczny naszego państwa, utrwalając jego znaczenie na zewnątrz i podnosząc wewnętrzną potęgę, aż wreszcie, jako wyraz naszych dziesięcioletnich wysiłków stworzyliśmy Pierwszą Powszechną Wystawę Krajową.

Jeszcze w chwili otwarcia Wystawy nie wierzyliśmy sami własnym siłom, byliśmy nieufni, baliśmy się, że ten uroczysty przegląd naszej pracy nie będzie stał na należytym poziomie, że skompromitujemy się przed zagranicą. Na szczęście obawy nasze okazały się płonne. Cały naród włożył w Wystawę swój wysiłek, wszyscy obywatele, świadomi swoich obowiązków, robili wszystko, aby zapewnić Wystawie jaknajwiększe powodzenie. Dla dobra jej pracował nasz potężny przemysł i bogaty handel, lecz tak samo nie szczędził wysiłków skromny rzemieślnik i robotnik.

Wreszcie po otwarciu przekonaliśmy się, że wielkie dzieło przyniesie pożądane owoce. Nieufna zagranica stwierdziła naocznie fałsz antypolskiej propagandy i cudzoziemcy zobaczyli, że i my umiemy pracować, tworzyć i oszczędzać.

W chwili zamknięcia Wystawy należałoby jeszcze raz uświadomić sobie jej znaczenie dla nas. Jakie zadania spełniła ona dla naszej gospodarki wewnątrz kraju? Pierwszą i najważniejszą rzeczą było pokazanie Polski samym Polakom, którzy własnego państwa jeszcze nie znali. Należy przecież pamiętać, że powstaliśmy z galaretowego zlepku kilku dzielnic, obcych sobie gospodarczo, dostosowanych swoim ustrojem do organizmów państw zaborczych. Dzielnice te zlały się w jedno państwo, lecz połączenie to dokonywało się podświadomie. Nawet po dziesięcioletniej pracy nie znaliśmy się jeszcze dostatecznie i każda z dzielnic była zaopatrzona w obce wzory wrogich nam zagranicznych centrów przemysłowych. Otóż Powszechna Wystawa dokończyła wreszcie dzieła zjednoczenia Polski, już nie militarnego, lecz jeszcze może ważniejszego dla nas — gospodarczego.

Tak samo Wystawa posiada dla nas ogromne znaczenie moralne. Każdy, kto ją zwiedził, napełnił swe serce świeżą otuchą do dalszej pracy i pełen dumy narodowej, mógł śmiało, z podniesionem czołem powiedzieć: „tak, jestem Polakiem".

O znaczeniu Powszechnej Wystawy dla zagranicy trudno nawet mówić. Przed kilku miesiącami byliśmy dla wielu państw dużem zerem ekonomicznem. Narody zachodniej Europy nie interesowały się naszem bohaterstwem, nie pytały o nasze dzieje historyczne i nic ich nie obchodziły zmagania się narodu polskiego z ciężkim losem i jego walką o prawdziwą kulturę Zachodu. Oceniano nas tylko liczbami, po amerykańsku, pytając co my wyrabiamy, co eksportujemy i co wyrabiać możemy. Wystawa pokazała na-



*Piękny widok części głównego dziedzińca Powszechnej Wystawy Krajowej. Pawilon elektrotechniki i Wieża Górnośląska, rzęsiście oświetlone przeglądają się w lustrzanej tafli dużego basenu.* Fot. Kowalczyk — Poznań

szą pracę gościom zagranicznym i wrócili oni do siebie przekonani już, że należy zapomnieć o „polskiem państwie sezonowem“, a trzeba liczyć się z nową, gospodarczo silną i zdrową jednostką, łączącą Zachód ze Wschodem.

Z naszej Powszechnej Wystawy Krajowej możemy być dumni, lecz nie mamy prawa spocząć na laurach. Praca sama się nie zrobi, pieniądz sam do nas nie przypłynie... Jeżeli w przeciągu pierwszych dziesięciu lat potrafiliśmy stworzyć cud ekonomiczny, powinniśmy i dalej pracować tak samo intensywnie, aby w dziedzinach przemysłu, które u nas jeszcze nie rozwinęły się, lecz które mogą liczyć na zdrowe podstawy istnienia też uniezależnić się od zagranicy. Musimy dojść do tego, aby Anglik, Amerykanin, Hiszpan, Włoch, dowiadywali się o nas nie z podręczników geografji, lecz przy pomocy eksportowanych przez nas towarów.

Pracowaliśmy, aby stworzyć pierwszą Wystawę, myślmy więc dziś o tem, aby druga wypadła jeszcze wspanialej.

Warto powiedzieć kilka słów jeszcze o rzeczach, które najwięcej interesują nas automobilistów.

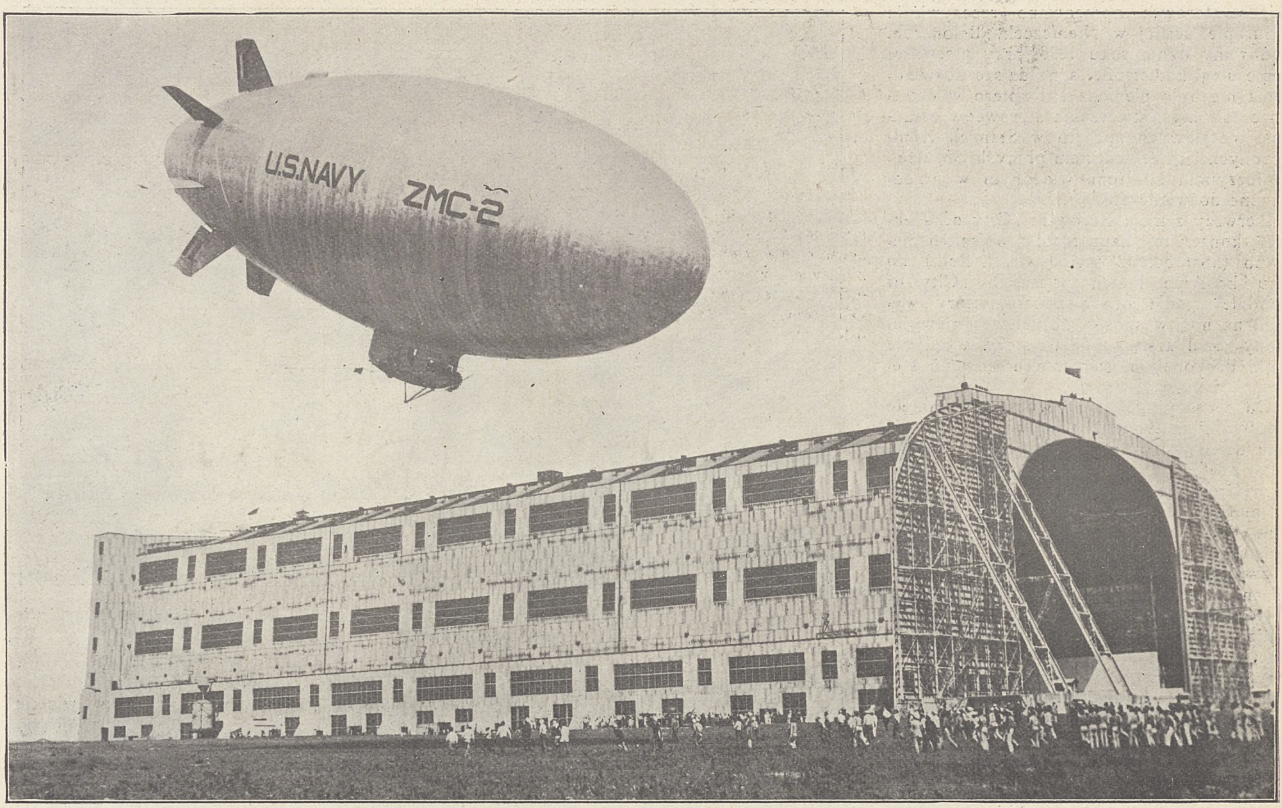
Przed Wystawą, mało kto z nas słyszał o krajowych fabrykach samochodów. Nazwy: „Ursus“, „C. W. S.“, „As“ były dla nas prawie niezrozumiałym dźwiękiem. Obecnie pokazano nam te maszyny, tak, że zmuszeni jesteśmy uwierzyć, że one rzeczywiście są wytworem rąk polskiego robotnika i polskiego inżyniera. Oglądaliśmy też pierwsze polskie motocykle, które prawie nieśmiało stanęły przed nami, prosząc o ocenę.

A lotnictwo? Mimo propagandy, mimo ciężkich wysiłków fabryk krajowych, byliśmy wciąż pod wrażeniem lotniczych zdobyczy zagranicy. Dalekie rajdy, reklamowana komunikacja pocztowo-pasażerska, przeloty przez ocean, wszystko to robiło swoje. Utrwaliło się nawet u nas dziwne mniemanie, że pilotów posiadamy dobrych, lecz o polskim przemyśle lotniczym nie może być narazie mowy. Dzięki Wystawie zobaczyliśmy wreszcie, zebrane razem w jednym pawilonie wyroby naszych krajowych fabryk samolotów. Były tam maszyny począwszy od najmniejszych awionetek, maszyn sportowych, wojskowych i kończąc na dużych samolotach komunikacyjnych. Wszystkie eksponaty wyróżniały się nadzwyczaj celową konstrukcją, dobrem wykonaniem i pięknem wykończeniem. Tak samo na Wystawie widzieliśmy polskie motory lotnicze, oryginalne polskie Awje i motory birotacyjne inż. Brzeskiego, motory, którym przepowiadają wielką przyszłość w rozwoju lotnictwa. W sumie przekonaliśmy się, że nasz przemysł lotniczy, chociaż walczy z wielkiemi trudnościami, pełen jest inicjatywy, dobrej woli, chęci do pracy a mimo wszystko rozwija się pomyślnie.

Możnaby też krytykować Powszechną Wystawę Krajową. Zwracaliśmy uwagę na łamach „Samochodu“ na pewne niedociągnięcia, jak np. ciasnotę pawilonu lotniczego, rozrzucenie przemysłu samochodowego i rowerowego, lecz w sumie braki te nie mają wielkiego znaczenia i nikną w ogromie potężnego dzieła, które obejmowało wytwórczość całego państwa.



*Niezwykle efektownie przedstawia się wieczorem iluminowany pawilon Hut Szklanych na ciemnem tle Parku Wilsona.* Fot. „Samochód“




*Nowy balon sterowy Z. M. C. 2. amerykańskiej marynarki wojennnej, zbudowany całkowicie z metalu, ląduje po dokonaniu dziewiczego lotu z Detroit do New Yorku w porcie wojskowych sterowców w Lakehurst.*

*Inż. T. JAEGER.*

# Jeszcze jeden balon metalowy

*Detroit*, we wrześniu.

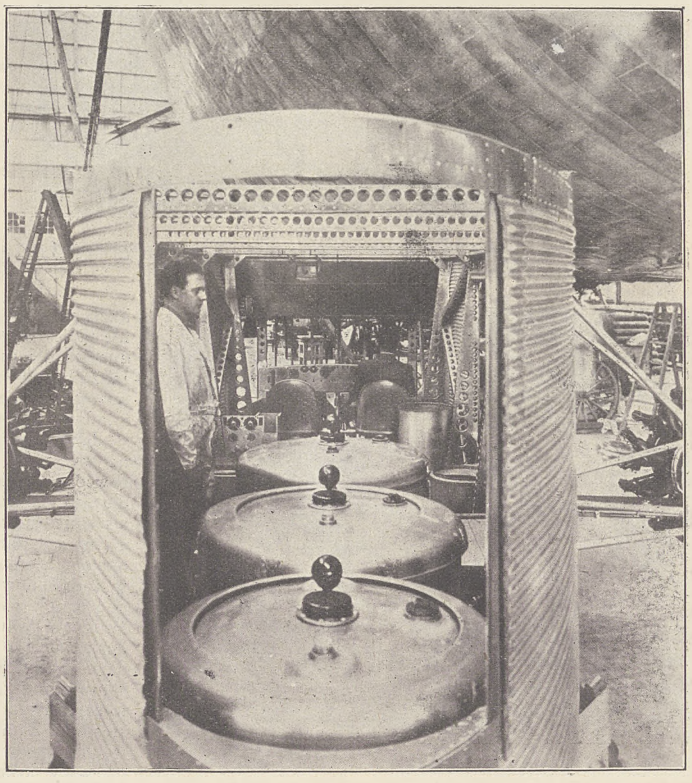
Przyznać trzeba, że żyjemy obecnie w wieku sensacyj.

Jak z rogu obfitości sypią się rekordy lotnicze, samochodowe, sportowe i cały świat, a szczególnie Ameryka, jest prawdziwym rajem dla dziennikarzy i innych indywiduów, lekko na chleb zarabiających „Watermanem“ czy też raczej „Remingtonem Portable“. O ile trudniej rzecz ta się miała w zamierzchłych czasach, kiedy to dziennikarz sensacje musiał wypocić z własnego mózgu, obgryzając pracowicie gęsie pióro?! Zaiste, świat postępuje naprzód w każdej dziedzinie.

Jednakże Ameryka jest wdzięcznem polem działania nietylko dla rasowego, z krwi i kości, dziennikarza-reportera, lecz niemniej ciekawego materjału dostarczą skromnemu technikowi sprawozdawcy. — Nie należy z tego wyciągać wniosku, że w Stanach Zjednoczonych dokonuje się światoburczych wynalazków. — Wprost przeciwnie. Większość wynalazków, zastosowanych tu na wielką skalę, importowana jest z Europy, która z zawziętym uporem trwa w swej starej roli „mózgu świata“, uznając Amerykę jedynie jako obszerny i dobrze wypchany portfel. Tu właśnie, w nieograniczonych wprost zasobach pieniężnych tkwi też cała siła Ameryki, i tu należy doszukiwać powodu, dlaczego większość wielkich wynalazków znajduje praktyczne zastosowanie dopiero w Ameryce.

I otóż jesteśmy u właściwego tematu, a mianowicie u sterowców wogóle a sterowców metalowych w szczególe.

W tem miejscu muszę przedewszystkiem wyjaśnić pozorną sprzeczność z tem, co powiedziałem na wstępie, wiadomo bowiem ogólnie, że sterowce z metalowem rusztowaniem jak np. Zeppeliny zostały zbudowane i przepróbowane w Europie bez żadnej pomocy Ameryki, podczas gdy zastosowanie sterowców metalowych mogłoby wyglądać na pomysł czysto amerykański. Kwestja Zeppelina jest rzeczywiście sprawą całkiem odrębną. Skonstruowano go w Niemczech z nakładem olbrzymich kosztów. Czyż można jednak przypuszczać, że budowa Zeppelina doszłaby do skutku, gdyby z niej w Niemczech — w sposób niezwykle sprytny — nie zrobiono kwestji ogólno-narodowej? Inaczej przedstawia się sprawa ze sterowcami całkowicie metalowemi, gdyż pierwszy projekt

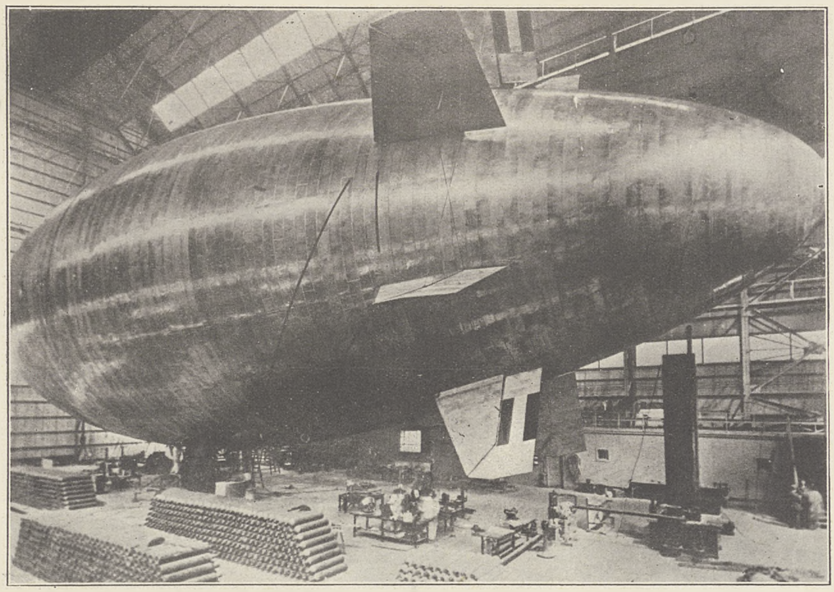


*Wnętrze kabiny sterowca metalowego Z. M. C. 2. Na pierwszym planie potężne zbiorniki do benzyny, dalej po lewei instalacja radjowa.*

takiego sterowca opracowano rzeczywiście w Europie, ściślej w Niemczech. Balon ten, zbudowany około roku 1898, przy pierwszej próbie uległ katastrofie, a na dalsze doświadczenia nie było pieniędzy. Dopiero w ostatnim czasie myśl stworzenia sterowców całkowicie metalowych podjęto w Stanach Zjednoczonych i to ze skutkiem pomyślnym, dzięki olbrzymim kosztom, włożonym w przedwstępne doświadczenia.

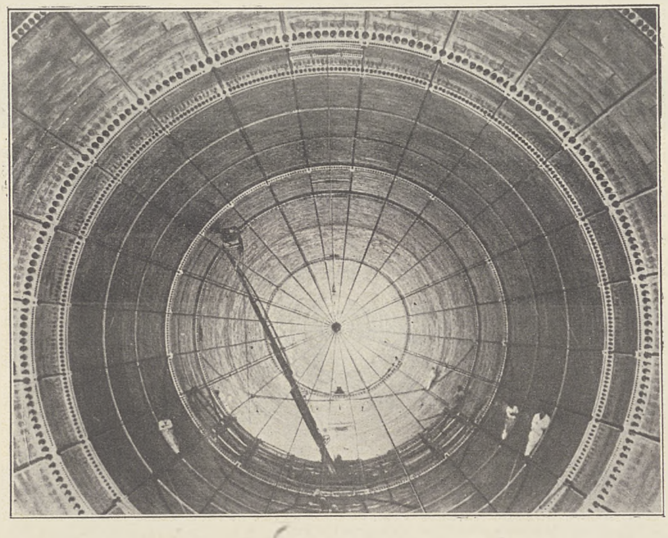
Pierwszy z nich, sterowiec „City of Glendale", konstrukcji kapt. Slate'a, opisałem niedawno („Samochód" nr. 50, str. 3. Red.) Po kilku krótkich latach próbnych „City of Glendale" padła ofiarą pożaru, który wybuchł na niej w sposób dotychczas niewyjaśniony. Spaliła się gondola i stery, a jedynie dzięki doskonałym gaśnicom uratowano sterowiec i hangar.

Od sensacyjnych tych wypadków minęło zaledwie kilka tygodni, gdy doczekaliśmy się „lotu dziewiczego" nowego sterowca metalowego ZMC-2, zbudowanego w porcie lotniczym Cross Ile w pobliżu Detroit z polecenia marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych, dla celów doświadczalnych, a mianowicie dla stwierdzenia, czy sterowce metalowe są zwrotniejsze i łatwiejsze w manewrowaniu, niż sterowce sztywne starego systemu.



*Sterowiec Z. M. C. 2 w hangarze fabryki w Detroit tuż przed wykończeniem. Na ziemi liczne butle stalowe z helem przeznaczonym do napełnienia balonu.*

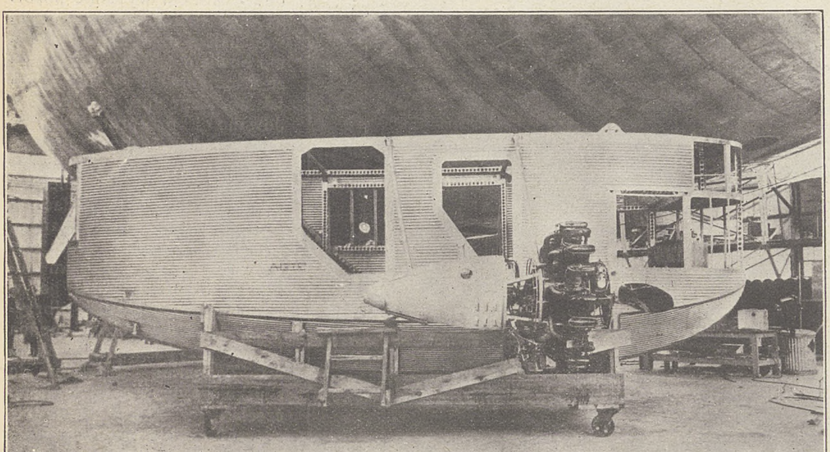
Korzystając z zezwolenia odnośnych władz nie omieszkałem oczywiście obejrzeć naocznie i zbliska nowego potwora powietrznego. W olbrzymim hangarze napotkaliśmy widok niezwykły. Sterowiec, przy którym mechanicy kończyli montowanie gondoli, zawieszony był u stropu na silnych łańcuchach, a dookoła niego uwijała się cała chmara ludzi, ładująca pracowicie do powłoki sterowca niezliczoną ilość worków. Wyjaśniono nam wkrótce, że nie jest to transport towarów, lecz że właśnie jesteśmy świadkami napełniania sterowca gazem. Napełnianie to jest bodaj, że najmniej dogodną stroną sterowców metalowych, i komplikuje znacznie ich obsługę. Ze szczelnej powłoki balonu przed napełnieniem gazu nie można wypompować powietrza, gdyż ciśnienie zewnętrzne zgniotłoby go jak pustą skorupkę. Nie można również powietrza z powłoki wypierać gazem nośnym, gdyż wodór i hel mieszają się bardzo łatwo z powietrzem, tak że nie można ich rozdzielić.



*Widok wewnętrznej konstrukcji sterowca metalowego. Widać wyraźnie potężne pierścienie tworzące jego rusztowanie.*

Jedynym więc sposobem jest napuszczanie gazu w wielkie worki gumowe i wypełnianie całego wnętrza powłoki temi workami. Dopiero gdy w ten sposób wyprze się z wnętrza wszelkie prawie powietrze, załoga zaopatrzona w aparaty tlenowe otwiera wewnątrz balonu poszczególne worki, wypuszcza z nich gaz i zwinięte worki wyrzuca przez specjalnie w tym celu przewidzianą klapę.

Konstrukcja sterowca ZMC-2 różni się znacznie od sterowca kapitana Slate'a, składa się bowiem z olbrzymich pierścieni metalowych połączonych podłużnicami ze stalowych rur. Cała ta konstrukcja obita jest szczelnie płytami aluminjowemi. Pod spodem przytwierdzona jest bezpośrednio do powłoki kabina, zbudowana również całkowicie z aluminjum. Kabina ta urządzona jest zupełnie odmiennie od kabiny „City of Glendale", podczas bowiem, gdy ta ostatnia jest przystosowana do komunikacji pasażerskiej, kabina ZMC-2 jest znacznie mniej wygodna i przewiduje bardzo mało miejsca dla załogi. Większą jej część zajmują zbiorniki dla benzyny, oraz urządzenia aparatów mierniczych, radjotelegraficznych i innych instrumentów doświadczalnych.



*Gondola nowego sterowca metalowego widziana z boku Przy gondoli na rusztowaniu z rur stalowych umocowany jest z każdej strony jeden silnik.*

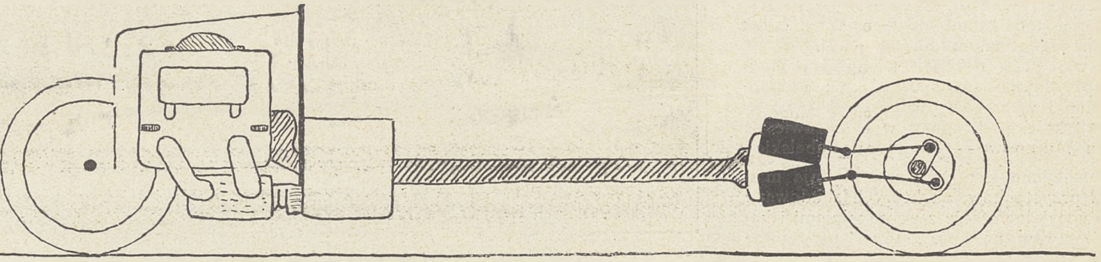
Jak już wspomniałem, balon ten zbudowano wyłącznie dla zbadania przydatności sterowców metalowych w użytku praktycznym, dlatego też konstruktorzy starali się usunąć wszelkie momenty niepewności, które mogłyby wpłynąć ujemnie na wynik badania samego sterowca. Tak więc nie zabawiano się w żadne nowe wynalazki, lecz zastosowano poprostu dwa normalne silniki lotnicze Wright'a typu J5 o mocy 440 KM., znane już doskonale ze swej sprawności. Silniki te umieszczono po obu stronach gondoli na rusztowaniu z rur stalowych. Na specjalną natomiast uwagę zasługuje nowy zupełnie układ sterów. Zamiast normalnych sterów pionowych i poziomych zastosowano tu poraz pierwszy ośm kompletów płaszczyzn sterowych i stabilizacyjnych, rozmieszczonych w

(Dokończenie na str. 12.)

# Samochód z napędem parowym

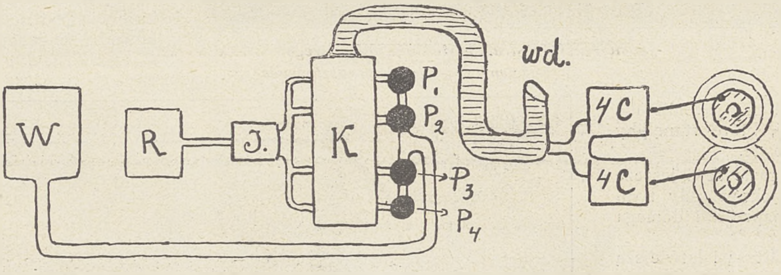
Znamy wszyscy pewne zasadnicze wady silnika spalinowego. Pomijając kilka jego cech ujemnych natury czysto konstrukcyjnej oraz względnie zawiłą budowę, najważniejszym błędem tego rodzaju motorów jest brak elastyczności w ich pracy. Aby rozwinąć pełną moc, silnik spalinowy powinien pracować ze ściśle określoną ilością obrotów, i dlatego we wszelkich pojazdach mechanicznych z motorami benzynowemi lub naftowemi musimy stosować zawiłe skrzynki biegów. Wad tych nie posiada maszyna parowa. Może ona np. poruszać najcięższe nawet lokomotywy z szybkościami od paru do setki kilometrów na godzinę przy prostem połączeniu korbowodów z kołami. Dzięki tej zalecie, prowadzenie pojazdu mechanicznego, wyposażonego w parową maszynę jest bardzo łatwe i proste.

Należy przypuszczać, że technicznie prawie doskonała maszyna parowa znalazłaby już dawno zastosowanie na wszelkich pojazdach mechanicznych, gdyby temu nie stała na przeszkodzie duża waga kotła oraz konieczność podtrzymywania ognia w palenisku i regulowania jego intensywności zależnie od ilości zużytej pary.



*Schemat podwozia samochodowego zaopatrzonego w kocioł parowy (pod maską) i maszynę parową wysokoprężną przy tylnej osi.*

Mimo wad tych oddawna już budowano w Anglji i Ameryce samochody parowe, ulepszając wciąż ich konstrukcję. Zaczęto od energicznej redukcji wagi kotła i podniesienia sprawności właściwego silnika, potem wprowadzono dalsze udoskonalenia, polegające np. na zastąpieniu niedogodnego węgla, znacznie praktyczniejszą ropą naftową lub ciężkim olejem.




*Schematyczny rozkład organów w samochodzie parowym. W — zbiornik z wodą, R — zbiornik dla paliwa (ropy), J — injektory dla ropy, P 1—4 — pompki dla wstrzykiwania rozpylonej wody, kocioł rurowy, 4C — dwie maszyny parowe czterocylindrowe, Wd — rura dla gazów spalinowych.*

Dzięki tym ulepszeniom i zmianom cała praca przy paleniu ropą redukowała się do prostego zamykania i otwierania kurka, który regulował jej dopływ.

Mimo wszystko do niedawna jeszcze maszyna parowa mogła być użyta tylko na pojazdach ciężkiej wagi, gdyż nawet najwięcej zredukowany kocioł nie dał się żadnym sposobem ulokować na jakiemś lekkiem podwoziu. Wreszcie w ostatnim czasie udało się usunąć tę ostatnią niedogodność przez parokrotne zwiększenie ciśnienia pary używanej do napędu samego silnika.

Już 100 lat temu, przy budowie pierwszych maszyn parowych, można było spostrzec tendencję do powiększenia ciśnienia. Pierwsze typy maszyn parowych pracowały przy ciśnieniu nie przekraczającem jednej atmosfery, potem podwyższono ciśnienie do dwóch, trzech, czterech atmosfer, odrzucono kondensatory skraplające parę, wprowadzono parę przegrzaną i wynaleziono maszyny sprężone wielocylindrowe. Przez pewien czas wydawało się, że mimo wszystko ciśnienia 12—15 atm. ze względu na wytrzymałość kotła nie da się w żaden sposób przekroczyć. Stan ten trwał parę lat, lecz potem zaczęto znowu robić dalsze udoskonalenia, opracowując typ kilkucylindrowych silników szybkobieżnych i wprowadzając kotły o bardzo małej zawartości wody. Ostatecznie udało się w praktyce dojść do wprost fenomenalnych ciśnień, przekraczających 60 atm. Ponieważ ciśnienia te są nawet wyższe od ciśnień, panujących po wybuchu w cylindrach motoru spalinowego, nowy silnik parowy mógł ulec dalszej redukcji w swoich rozmiarach zewnętrznych i wadze. Tak samo kocioł z olbrzymiego naczynia, napełnionego setkami wiader wody zamienił się w małą skrzyneczkę, w której woda wyparowywała już w chwili wstrzyknięcia jej przez specjalne pompy.

Po szeregu prób laboratoryjnych i warsztatowych zaryzykowano wprowadzić w praktyce silniki parowe wysokoprężne. W Stanach Zjednoczonych użyto ich w pierwszej linji na niektórych kolejach. Po paru latach próbnej jazdy okazało się, że parowozy wysokoprężne w niczem nie ustępują typom normalnym, jeżeli pominąć nieco szybsze zużycie mechanizmów. Tak dobre wyniki zachęciły fabryki do zastosowania nowych silników i na innych pojazdach mechanicznych. Przed dwoma laty zbudowano pierwsze próbne modele samochodów parowych. Przez pewien czas konstrukcja ich była trzymana w ścisłej tajemnicy, lecz po wykonaniu najważniejszych prób kilku techników zdecydowało się na napisanie krótkich publikacyj, w których z zachwytem podkreślono zalety nowych maszyn.

Jak słychać, obecnie jedna z najpoważniejszych amerykańskich fabryk, korzystając z dwuletnich doświadczeń przystępuje do budowy zupełnie nowego typu podwozia samochodowego, wyposażonego w wysokoprężny motor parowy. O bliższych detalach konstrukcyjnych znowu nie można dowiedzieć się niczego, lecz na podstawie rysunków próbnych modeli, które były poddane badaniom można sądzić o najważniejszych szczegółach budowy tego nowego samochodu.

Zasadniczy schemat jego konstrukcji przedstawia się następująco: dla wytworzenia pary służy specjalny kocioł bardzo niewielkich wymiarów, wykonany ze stopów metali, bardzo dobrze przewodzących ciepło. Pod kotłem tym umieszczono cztery potężne palniki, zasycane ropą pod wysokiem ciśnieniem. Wodę do kotła doprowadza się ze zbiornika zapomocą czterech injektorów, których zadanie polega na możliwie dokładnem rozpyleniu cieczy, parującej jeszcze przed dotknięciem się do rozżarzonych ścianek. Kocioł właściwy jest podzielony na dwie części, w dolnej znajduje się komora o niższej temperaturze, gdzie odbywa się zmiana pyłu wodnego na parę, w górnej para ulega przegrzaniu i staje się takim sposobem podobna do gazu, nie dając się skraplać mimo dowolnie wysokich ciśnień. Z kotła idzie para specjalną rurą do właściwego silnika. Aby uniknąć ochładzania się pary przegrzanej, rurę tę otoczono szerszym przewodem, przez który uchodzą gorące gazy, powstałe przy spalaniu ropy. Takim sposobem bez straty ciepła i pod ciśnieniem prawie 60 atm. dostaje się para do cylindrów silnika. Sam silnik zasługuje też na uwagę ze względu na oryginalną konstrukcję. Nie przypomina on niczem zwykłych maszyn parowych, ale daleki jest też od motorów spalinowych. Składa się on z czterech cylindrów o podwójnem działaniu, o rozrządzie wentylowo-suwakowym, przyczem para, przechodząc kolejno przez cylindry o coraz to większej pojemności, ulega stopniowemu rozprężeniu i już pod niskiem ciśnieniem dostaje się do chłodnicy, w której zamienia się znowu w ciecz, przepompowywaną z powrotem do zbiornika z wodą. Do napędu samochodu używają maszyny podwójnej, pracującej niezależnie od siebie na obydwie półoski tylnych kół.

Prowadzenie takiego samochodu parowego jest bardzo proste. Uruchamia się go następującym sposobem: po zapaleniu płomienia pod kotłem, co uskutecznia się prawie automatycznie przy pomocy sprężonego powietrza, zastrzykuje się pewną ilość wody, poczem po upływie ca. 2 minut maszyna jest gotowa do jazdy. Szybkość biegu motoru reguluje się jedną dźwignią, która zamyka dopływ pary, regulując samoczynnie siłę płomieni i ilość doprowadzonej wody.

Modele próbne, przy obciążeniu podwozia 5 tonami balastu rozwijały łatwo szybkość do 75 km. na godzinę. i brały nawet bardzo poważne góry. *(K—a)*

# Bolączki i radości komunikacyjne Warszawy

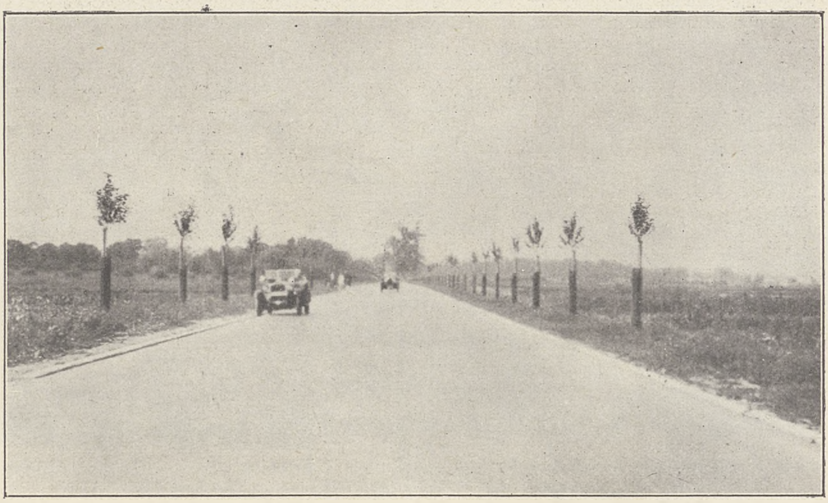
## Tramwaje. — Kolej podziemna. — Autobusy. — Ruch podmiejski. — Zmora „koncesyjna". — Sprawa dworca autobusowego. — Praca nad usprawnieniem. — Autostrada Wilanowska.

*Warszawa*, we wrześniu.

Dla przeciętnego warszawianina, zabieganego od rana do nocy za swemi bieżącemi sprawami, kwestja sprawnej komunikacji miejskiej jest poprostu najbardziej palącą kwestją bytu. Wielkie miasto, mierzące od krańca do krańca ponad dwadzieścia kilometrów wciąż jeszcze — nolens volens — komunikację swą opiera na starożytnym tramwaju, a tramwaj nie jest wehikułem pospiesznym. Są trasy, które, by przejechać je tramwajami, wymagają półtorej godziny czasu.

O kolei podziemnej mówi się teraz coraz częściej. Biuro planu budowy „Metro" w Warszawie przy dyrekcji tramwajów miejskich przystąpiło do sporządzenia dokładnych map i wykresów projektowanej pierwszej linji kolei podziemnej w Warszawie na odcinku Muranów — Plac Unji Lubelskiej.

Przewidziane jest, że pierwsza linja miałaby 12 przystanków, na których zbudowane byłyby specjalne stacje z poczekalniami i kasami biletowemi na wzór „Metro" paryskiego i londyńskiego.



*Widok „autostrady" wilanowskiej od strony Wilanowa ku Warszawie.*



*Patrol motocyklowy w „zasadzce" czeka na niesfornych automobilistów.*

Omawiane są również plany remiz dla pociągów kolei podziemnej, które stanęłyby prawdopodobnie w Mokotowie.

Wszystko to jednak na razie tkwi jeszcze w dziedzinie planów i projektów, gdy tymczasem życie rwie wciąż naprzód i domaga się swych praw.

Zanim będzie „metro" bliższą i łatwiejszą stosunkowo do zrealizowania jest kwestja komunikacji autobusowej. Dotąd posiada Warszawa jedną linję „A" (Pl. Teatralny — Pl. Unji Lubelskiej), obsługiwaną przez doskonałe wozy „Somua" typu paryskiego z wsiadaniem z tyłu. Polepszający się jednak z roku na rok stan jezdni w śródmieściu pozwoli niebawem na wprowadzenie nowych linij. — W jednym z poprzednich numerów wspominałem już o propozycji Amerykanów, którzy chcą stworzyć konsorcjum komunikacyjne i budować zarazem jezdnie.

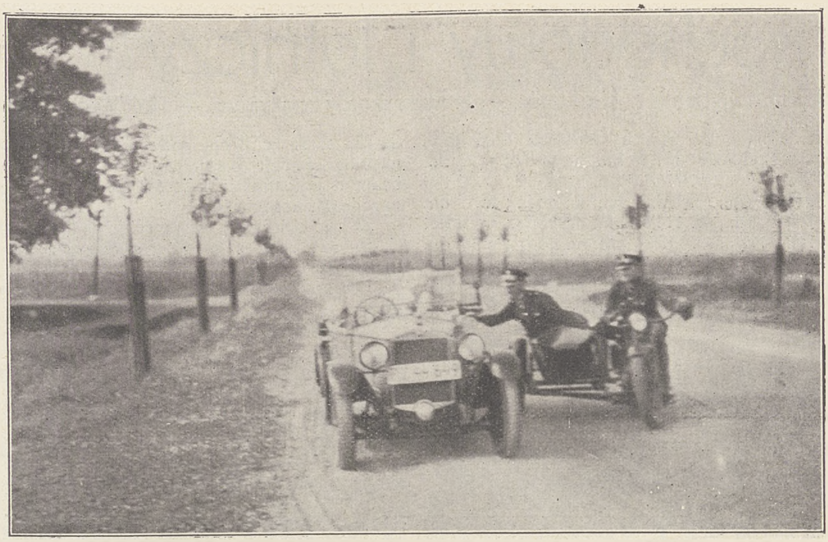
Wszystko to jednak odnosi się do miasta. Nie mniej jednak ważną jest komunikacja podmiejska. Jest ona ważniejsza dla Warszawy niż dla jakiegokolwiek innego miasta. Wszakże z powodu braku mieszkań dziesiątki (a może i setki!) tysięcy ludzi mieszka w miejscowościach pobliskich. Temu ruchowi nie może podołać ani kolej, ani kolejki wąskotorowe, ani — jedyna dotąd — linja tramwajowa do Grodziska.

Mimo więc nieodpowiedniego stanu dróg i w tej dziedzinie coraz donioślejszą rolę odgrywa autobus, sięgając nietylko do miejscowości pobliskich, lecz nawet i do dalszych, jak do Radomia, dokąd koleją trzeba objeżdżać przez Dęblin, do Kielc, do Pułtuska, do Nasielska itd. itd.

Ruch autobusowy dalekobieżny rozwija się niemal z dnia na dzień, ściągając na siebie coraz baczniejszą uwagę władz, niezawsze pożądaną. Tak więc ostatnio Ministerstwo Robót Publicznych doszło do wniosku, że, ponieważ prowadzenie przedsiębiorstw autobusowych nie jest ograniczone przepisami, wprowadzającemi konieczność uzyskania koncesji, niekiedy osoby nieodpowiednie biorą się do zawodu autobusowego, dzika konkurencja jest powodem katastrof, a to z tego powodu, że jeden konkurent drugiemu psuje maszyny i t. d.



*Patrol policyjny startuje do pogoni za samochodem.*



*„Pani będzie łaskawa pokazać prawo jazdy!“*

Wychodząc z tych i innych założeń, Ministerstwo Robót Publicznych opracowuje przepisy, które mają być wniesione w formie ustawy do izb ustawodawczych o koncesjach na komunikację autobusową.

Jednakże czynniki gospodarcze, a szczególnie Izby handlowo-przemysłowe, nie aprobują opinji Ministerstwa Robót Publicznych, wychodząc z założenia, że komunikacja autobusowa dopiero się niedawno w Polsce narodziła, że wolna konkurencja zmusza właścicieli autobusów do stałych reform, wprowadzenia ulepszonych wozów, że hamowanie rozwoju tej dziedziny zarobkowej i przedsiębiorczej drogą wprowadzenia koncesji, uzależnionej prawdopodobnie od władzy administracji ogólnej, nie jest celowe. W sprawie tej Izby mają złożyć odpowiedni memorjał.

Równocześnie pojawiła się też, jako pilne zagadnienie, sprawa dworca autobusowego, która kiedyś miała być załatwiona w ten sposób, że w trzech miejscach stanąć miały gmachy, mieszczące garaże, warsztaty, hotel, sklepy, kasy i poczekalnie dla pasażerów. Tymczasem okazało się, że takie dworce kosztowałyby kolosalne sumy i na razie postanowiono na posiedzeniach komisji opracować plan mniejszego dworca z pomieszczeniem na 20 wozów.

Sprawa garażów jest obecnie podnoszona przez p. komisarza rządu, a to z następującego powodu. Główny cel budowy dworca polega na tem, że jest z punktu widzenia bezpieczeństwa niepożądane, aby na ulicach i na podwórzach czekały na pasażerów autobusy. Po wybudowaniu dworców autobus nie będzie miał prawa zabierać pasażerów z ulicy. Jednak ograniczenie miejsca na 20 wozów spowoduje, że tylko część autobusów pomieści się na dworcu. Reszta będzie musiała w dalszym ciągu stać na ulicach i placach. Takie rozwiązanie sprawy jest zatem połowiczne i komisarjat rządu zamierza w tej sprawie interwenjować w magistracie.

Natomiast obowiązujące od 1. b. m. przepisy o ruchu autobusowym zaczynają już wydawać pożądane owoce.

Ostatnio odbyła się konferencja drogowego oddziału komisarjatu rządu z oddziałem drogowym województwa warszawskiego co do nadzoru nad ruchem autobusów.

Wobec tego, że miejsca postoju autobusów w Warszawie są ustalone, nie mają one prawa zatrzymywać się poza obrębem tych miejsc. Nowe przepisy zakazują przeciążania autobusów; policji polecono wzmocnić nad tem nadzór, nadto przestrzegać, aby autobusy odchodziły w godzinach wyznaczonych. Za wykroczenia odpowiedzialny jest właściciel i obsługa. O ile będzie stwierdzone, że przedsiębiorca nie stosuje się do przepisów, będzie pozbawiony koncesji.

Tak więc mimo trudności, mimo piętrzących się, niezaspokojonych potrzeb, praca nad usprawnieniem trwa wciąż i powoli wydaje owoce.

* * *

Jedną z najbardziej ulubionych wycieczek w bliższe okolice stolicy jest dla warszawiaków wypad do Wilanowa. Nie jest to droga daleka, lecz za to najbardziej „reprezentacyjna“. — Takie jest przynajmniej utarte zdanie.

Istotnie, jest to jedyna droga, której nie dzielą od śródmieścia kilometry „kocich łbów“ i wyboji, jak np. szosę poznańską, krakowską i inne. — Tuż za Belwederem, po paruset metrach ulicy brukowanej kamieniem, wjeżdżamy na doskonałą drogę asfaltową — prawdziwą „autostradę“.

Stąd, na przestrzeni kilku kilometrów, droga ta ciągnie się, najprzód wśród domów przedmiejskich, później wśród pól, równiuteńką i prostą linją. Wspaniały asfalt kończy się jednak na kilometr przed skrętem do Wilanowa, ustępując miejsca zwykłej, żwirowej szosie, od skrętu zaś zaczyna się imponująca malownicza aleja topolowa, posiadająca jednak tak skandaliczną jezdnię, że dla automobilisty pryska cały urok malowniczości.

Ciekawostką — nie zawsze miłą! — tej drogi jest policja motocyklowa, która, jak w amerykańskim filmie, ukryta za zakrętem, czatuje na automobilistów, przekraczających szybkość maksymalną.

Mimo kilku kilometrów „autostrady“, po której rzeczywiście jedzie się wspaniale, ruch na tej trasie panuje niewielki, zwłaszcza w dnie powszednie. Przyczyna jest bardzo prosta — droga ta prowadzi „do nikąd“...

Wprawdzie teoretycznie tędy się jeździ do najpiękniejszych miejscowości letniskowych, jak Skolimów, Konstancin, Klarysew, lecz od Wilanowa już niema śladu autostrady, a tylko nieszczególnej jakości szosa, dalej zaś — jak Bóg dał!

Do Skolimowa dojechać prawie nie można, bo po drodze zdarzają się takie odcinki piachu sypkiego, że koła grzęzną po osie, jak to widać na jednej z fotografij.

Kiedyś jednak, gdy leżąca pod Warszawą „autostrada“ popełznie dalej i połączy wszystkie letniska, aż do Chylic, będzie to droga najruchliwsza. *Z. Mary.*

## Pył węglowy jako paliwo

Sprawa nowego typu silnika, który napędzać można pyłem węglowym lub innym stałym drobno sproszkowanym materjałem już tak dalece dojrzała, że doświadczenia dały bardzo dodatnie wyniki. Swego czasu zajmował się Diesel również tym problemem, jednakże ze względu na liczne trudności nie zdołał go rozwiązać; dopiero w ostatnim czasie udało się pewnemu inżynierowi zatrudnionemu w warsztatach Diesla skonstruować silnik jednocylindrowy, czterotaktowy starego typu, który początkowo robił 100 obrotów na minutę, dając 80 KM. Silnik ten pędzony był pyłem węglowym i pracował przy zużyciu 2000 kaloryj z wydajnością użytkową 1 KM na godz. Wynik ten jest o 50 proc. lepszy od tego, który otrzymano przy napędzie olejem. Zabrudzenia oraz tarcie wywołane spalinami usunięto wzmożonem olejeniem tłoku. Osadzaniu się węgla na zaworach zaradzono w ten sposób, że paliwo na drodze do cylindra mieszało się z powietrzem.



*„Ciekawy“ odcinek drogi między Skolimowem a Konstancinem*

# Sport samochodowy i lotniczy

## Rewja samochodów w Warszawie. — Konkursy awionetek w Krakowie. — Nowe rekordy zagranicą. — Rajdy samolotów

W dniu 5 bm. organizuje Automobilklub w Warszawie na cele Polskiego Białego Krzyża rewję samochodową połączoną z konkursem piękności samochodów na terenie konkursów hippicznych w Łazienkach. Premjowanie pięciu najpiękniejszych samochodów odbędzie się na podstawie głosowania publiczności.

* * *

Aeroklub Akademicki w Krakowie organizuje na dzień 6 bm. na lotnisku w Rakowicach pierwszy konkurs lotniczo-sportowy, który poza rajdem samolotów na przestrzeni Kraków — Częstochowa — Katowice — Kraków, obejmie również popisy zręczności. Do konkursu tego zgłoszono wszystkie awionetki zarówno prywatne jak i klubowe. Ministerstwo Komunikacji wyznaczyło wysokie nagrody pieniężne dla zawodników, Aeroklub Rzplitej puhar wędrowny, Związek Aeroklubów oraz poszczególne aerokluby akademickie jak również komitety LOPP. szereg cennych nagród honorowych. Powyższe zawody, które są pierwszą tego rodzaju imprezą w Polsce, zgromadzą najlepszych naszych pilotów sportowych i wojskowych. Szereg interesujących konkurencyj lotniczych wykonanych będzie na polskich awionetkach najrozmaitszych typów. Wydział lotniczy Ministerstwa Komunikacji jako też departament aeronautyki M. S. Wojsk. wysyłają na konkurs ten swych przedstawicieli. Rajd ten łącznie z zawodami zręczności, będzie sprawdzianem naszego młodego sportu lotniczego i jego rozwoju.

* * *

Na torach samochodowych zagranicą ustalono oraz pobito kilkanaście rekordów na dystans i na szybkość. Międzynarodowa komisja sportowa na posiedzeniu w dniu 13 września br. uznała rekord wytrzymałości ponad 24 godz. rekordy od 2—14 dni, które zostały ustanowione w czasie od 12—26 września br. na torze w Monthlery przez samochód marki Hotchkiss, kierowany przez Corwaia, Delgutte'a Tchernousky'ego i Vassalle'a, którzy pokryli dystanse w poszczególnych dniach jak poniżej: 48 godz. 6105 klm., średn. szybkość 127,18 km. na godz.; w 3 dn.
8 292,29 km., śr. 115,17 km. na godz.; w 4 dn.
10 915,55 km., śr. 113,7 km. na godz.; w 5 dn.
13 760,9 km., śr. 114,6 km. na godz.; w 6 dn.
16 906,9 km., śr. 115,3 km. na godz.; w 7 dn.
19 001,1 km., śr. 113,1 km. na godz.; w 8 dn.
21 055,7 km., śr. 109,6 km. na godz.; w 9 dn.
23 929,9 km., śr. 110,7 km. na godz.; w 10 dn.
26 509,6 km., śr. 110,4 km. na godz.; w 11 dn.
28 809,1 km., śr. 109,1 km. na godz.; w 12 dn.
31 177,8 km., śr. 108,2 km. na godz.; w 13 dn.
33 356,2 km., śr. 106,9 km. na godz.; w 14 dn.
35 763,7 km., śr. 106,4 km. na godz.

Równocześnie uznała powyższa Komisja rekordy od 2—9 dni, które zostały pobite w czasie od 17—26 września br. przez kierowców Marchand'a, Morel'a, Kiriloff'a i Leroy de Presale'a na samochodzie marki Voisin na tym samym torze. W 48 godzinach 7 037 klm., średnia szybkość 146,6 klm. na godz.; w 3 dn.
10 258,9 klm., śr. 142,4 klm. na godz.; w 4 dn.
13 803,8 klm., śr. 143,7 klm. na godz.; w 5 dn.
16 575 klm., śr. 138,1 klm. na godz.; w 6 dn.
19,698,7 klm., śr. 136,7 klm. na godz.; w 7 dn.
23 234,8 klm., śr. 138,8 klm. na godz.; w 8 dn.
25 846,4 klm., śr. 136,6 klm. na godz.; w 9 dn.
28 794 klm., śr. 133,3 klm. na godz.

W dalszym ciągu ustanowiono na samochodzie marki Voisin rekordy światowe 30 tysięcy kilometrów, 200 tysięcy mil angielskich, oraz 10 dni w następujących czasach: 30 tysięcy kilometrów w 224:39:58, z średnią szybkością 133,5 klm. na godz.; 20 tysięcy mil w 241:43:40 z szybkością średnią 133,1 klm. na godz.; w 10 dniach 31,965 klm. z średnią szybkością 133,1 klm. na godz. W dwunastym dniu uległ samochód Voisin ciężkiemu wypadkowi, chcąc pobić rekord 40 tysięcy klm. Z chwilą kiedy wyciągał 140 klm. na g., wskutek nierówności terenu, uległ on ciężkiemu wypadkowi, a kierowca jego Kiriloff szczęśliwie uszedł śmierci.

Samochód Hotchkiss znowu ustalił rekord światowy 15 dni, pokrywając 38375,3 klm. z średnią szybkością 106,5 klm. na godz. Ostatnie rekordy dotąd przez Międzynarodową Komisję Sportową nie zostały zatwierdzone.

Na torze w Brooklands pobił Kaye Don na samochodzie dwunastocylindrowym Sunbeam o pojemności 5 litrów siedem międzynarodowych rekordów na:

50 km. z średnią szybkością 199 km. godz.

50 mil ang. z średnią szybkością 198,8 km. godz.

100 km. z średnią szybkością 200,2 km. godz.

100 mil ang. z średnią szybkością 197,9 km. godz.

200 km. z średnią szybkością 194,6 km. godz. oraz

200 mil ang. z średnią szybkością 184,8 km. godz.

W jednej godzinie przebył 193,280 km.

* * *

Dnia 13. b. m. rozpoczęli mjr. Sahuc i por. Labaurie raid, startując z Paryża na samolocie Potez XXV z silnikiem Salmson 500 KM. Już w kilku godzinach po starcie wylądowali w Oslo, przebywszy ten etap (1,480 km.) z średnią szybkością 211 km. godz.

Drugi etap (1,750 km.), który prowadził do Moskwy przelecieli z tą samą szybkością. Startując z Moskwy przelecieli trzeci etap 1,850 km., który prowadził do Konstantynopola. Stąd ruszyli do Tunisu, Lizbony i z powrotem do Paryża. Przelecieli więc 11 tys. km. w 6 etapach.

* * *

W niedzielę ubiegłą odbyły się z okazji poświęcenia portu lotniczego w Evere koło Brukseli Międzynarodowe konkursy awionetek na których obecny był również król belgijski z rodziną oraz licznemi przedstawicielami rządu. Program tych konkursów był bardzo urozmaicony. W konkursie awionetek turystycznych wyniki były następujące: 1) Klem (Niemcy) na awionetce Klem, 273 punkty, zdobywa puhar króla belgijskiego. 2) Caudron (Francja) na Caudronie 229 p. 3) Renault (Francja) na Potezie 185 punkt. 4) Cirrus (Anglja) na Avio-Avianie 151 p.

* * *

Znany przemysłowiec samochodowy i wynalazca wozów rakietowych Opel, przeprowadził na lotnisku frankfurtskiem dwie próby ze swoim nowym samolotem rakietowym. Jest to maszyna, umieszczona na wózku, który biegnie po szynach. Napęd wózka uskuteczniają dwie rakiety, a po osiągnięciu pewnej szybkości, rakiety na samolocie zapalają się samoczynnie.

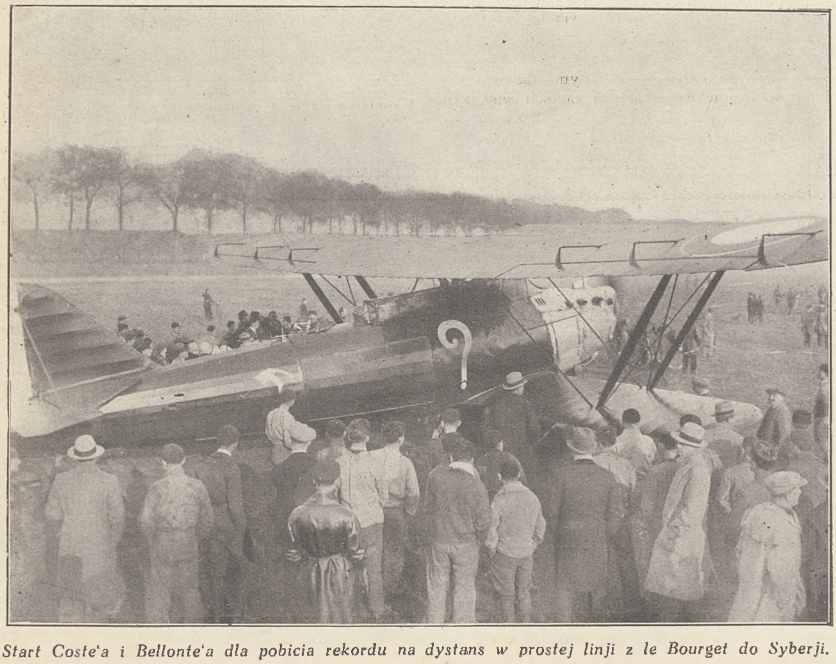
Samolot poruszony siłą wybuchu rakiety, wzbił się w powietrze i na wysokości około 75 metrów pokrył przestrzeń 10 klm. Lądowanie odbyło się bez wypadku.

* * *

Lotnicy francuscy Costes i Bellonte, którzy wystartowali z Paryża do lotu bez lądowania w prostej linji do Irkucka, zmylili prawdopodobnie kierunek i z Nowosybirska skierowali się na północ. W poniedziałek o godz. 2 czasu syberyjskiego widziano ich samolot w Kirinsku, lecący w kierunku na Jakutsk.

* * *

W ostatnich dniach podjęto kilka próbnych lotów pasażerskich na czteromotorowym aparacie Fokkera, na którego pokładzie znajdowało się 30 pasażerów oraz 4 ludzi obsługi. Samolot ten osiągnął szybkość 257 km. na godz. Nowy ten samolot pasażerski zaopatrzony jest w cztery silniki chłodzone powietrzem, każdy o sile 525 KM. wmontowane po dwa za sobą po obu stronach kadłuba. Ciężar jego bez pasażerów wynosi 7 tonn. Zakłady Fokkera wypuściły dotąd 5 aparatów tego typu, które przeznaczone są dla Towarzystwa Żeglugi Powietrznej „Universal-Airlines".



*Start Coste'a i Bellonte'a dla pobicia rekordu na dystans w prostej linji z le Bourget do Syberji.*

## Nowy samochód wyścigowy

„Daily Mail" opublikował szczegóły samochodu wyścigowego, który tajemniczo skonstruowano w Wolverhampton. Na samochodzie tym bronić będzie światowego rekordu szybkości słynny kierowca angielski Kaye Don w lutym przyszłego roku na torze w Daytone na Florydzie.

Najprawdopodobniej i Stany Zjednoczone skonstruują samochód, na którym będą chcieli pobić ustalony w ubiegłym roku rekord szybkości przez majora Segrave'a (371,679 km. godz.). Nowy samochód, który budują Anglicy służyć będzie do utrzymania rekordu przez Anglję.

Samochód marki Sunbeam będzie najsilniejszą maszyną, jaką dotąd skonstruowano. Zaopatrzony on będzie w dwa silniki o sile 4,000 KM. Samochód Segrave'a „la Flèche d'Or" miał tylko 1,000 KM., a jego groźny konkurent amerykański 1,500 KM. Plany tego nowego Sunbeama przygotował inżynier Ludwik Contolon według wskazówek Kaye'a Don. Samochód ten nie będzie większy od zwykłego turystycznego, za to bardzo niski. Znawcy sądzą, że będzie można na nim osięgnąć 480 km., jeżeli tylko szybkość tę wytrzymają opony.

## „Grand Prix" w r. 1930

W ubiegły poniedziałek zebrała się międzynarodowa komisja sportowa w Automobilklubie Francji, by ustalić daty „Grand Prix" Europy na rok 1930. Zebraniu przewodniczył R. de Knyff, a poszczególne państwa reprezentowali: Fritsch (Niemcy), baron Nothomb Langlois (Belgja), Resines (Hiszpanja), W. S. Hogan Bradley (Stany Zjednoczone), Perouse (Francja), O'Gorman i płk. Lindsay Lloyd (Anglja), Florio (Włochy) oraz Decraurat (Szwajcarja).

Daty wielkich dni są następujące:

„Grand Prix" Indianapolis odbędzie się 30 maja, Automobilklubu Francji 8 czerwca, Belgji 5 i 6 lipca, Niemiec 13 lipca, Europy w Belgji 20 lipca, Hiszpanji 27 lipca, Anglji 20 września, Włoch 7 sierpnia, a Automobilklubu Francji 21 sierpnia. Automobilklub Francji wybierze do 12 października jedną z wymienionych dat na Grand Prix Francji.

Przepisy szampionatu świata na rok 1930 pozostaną te same, jak w roku bieżącym.

Poza tą sprawą uchwalono szereg innych o ważnem znaczeniu, m. i. zmieniono tekst art. 60 kodeksu w ten sposób, że dopuszcza się zmianę kierowcy w ostatniej chwili, a co do zaświadczeń rekordów, że będą one wydawane po sprawdzeniu ścisłości rekordu.

## Chicago ośrodkiem lotnictwa

Korzystne położenie geograficzne Chicaga przyczyniło się do tego, że miasto to jest dzisiaj największym węzłem komunikacyjnym świata. W pobliżu miasta znajduje się 17 lotnisk, a obecnie okazuje się, że nawet i te nie wystarczają do zabezpieczenia regularności lotów. W najbliższym czasie zostanie zbudowany nad jeziorem Michigan port lotniczy, który swemi rozmiarami przewyższy wszystkie dotąd istniejące. Port ten będzie urządzony nowocześnie i służyć ma za bazę dla samolotów i hydroplanów.



## Piąty Zjazd Aeroklubów Akademickich w Poznaniu

W sobotę dnia 28 ub. m. odbył się w Auli Wyższej Szkoły Handlowej V. Zjazd Aeroklubów Akademickich. Zjazd otworzył prezes Głównego Zarządu p. Osiński, witając delegatów departamentu aeronautyki, komisji lotniczo-sportowej oraz pięciu środowisk uniwersyteckich. Na przewodniczącego Zjazdu oraz obrad wybrano p. Załęskiego ze Lwowa, a na sekretarza p. Dłużewskiego. Po odczytaniu porządku obrad zdawał prezes Głównego Zarządu sprawozdanie z działalności poszczególnych aeroklubów. Do dnia 31 sierpnia wszystkie aerokluby utworzyły Związek, który w miarę możności subsydjuje departament aeronautyki przy Ministerstwie Komunikacji oraz LOPP. Na pilotów szkoli się obecnie 77 akademików z których 20 ukończyło szkołę i lata samodzielnie. Lotów odbyto w roku sprawozdawczym 20 000 ponad 2000 godzin.

Referat na temat lotnictwa sportowego i zadań aeroklubów wygłosił p. kpt. Halewski. Głównem zadaniem aeroklubów jest szkolenie rezerw. Kluby sportowo-lotnicze, oraz przemysł tej gałęzi sportu w Niemczech wypuszcza rok rocznie 1400 pilotów. W tym roku wydał rząd niemiecki oraz instytucje przemysłowe 60 miljonów marek na sport lotniczy. W Anglji z chwilą kiedy się tworzy jakikolwiek aeroklub przyznaje mu się 2000 funtów szterlingów oraz 2 samoloty. Abstrahując od strony materjalnej, która w naszych warunkach jest znikoma mimo wszystko zaznaczyć wypada, że 95 procent akademików ukończyło już wyszkolenie.

W Niemczech istnieją dwa organy, które mają za zadanie kontrolę oraz programowe wyszkolenie sportowe wszystkich klubów lotniczych. Jest to t. zw. „Luftrat" przy Ministerstwie Komunikacji, który równocześnie pełni funkcję rady nadzorczej. U nas obarczono tem zadaniem komisję lotniczo-sportową, w skład której wchodzi jeden delegat Ministerstwa Komunikacji, dwu delegatów M. S. Wojsk., jeden departamentu aeronautyki, jeden Wyszkolenia Fizycznego, jeden M. S. Wew., jeden LOPP. oraz dwu delegatów aeroklubów. Jeżeli teraz rozpatrzy się sprawę sprzętu, to departament lotnictwa udzielił wszystkim aeroklubom wydajnej pomocy, dając im do dyspozycji 30 aparatów. Rozpatrując sprawę szkolenia na kilku typach samolotów, co w Anglji ma miejsce, referent zaznaczył, że u nas takie szkolenie jest niemożliwe ze względu na to, iż wojsko samo dysponuje tylko jednym do trzech typów samolotów szkolnych. Mimo wszystko wyszkolenie odbywa się we wszystkich aeroklubach normalnie, niestety treningi ze względu na brak sprzętu pozostawiają dużo do życzenia. Kluby nie posiadają własnych aparatów, szkolą się na aparatach wojskowych, a jednym klubem który może dysponować we własnych ramach większym sprzętem lotniczym, jest wydział mechaników lotniczych przy politechnice warszawskiej, który posiada osiem awionetek. Jeżeli się rozpatrzy liczby wyszkolonych dotąd pilotów w innych krajach jak np. w Niemczech, które dotąd wyszkoliły 5000, to nasuwa się bardzo poważne pytanie, czy w tej dziedzinie nie powinno się obce wzory dostosować do naszego systemu szkolenia.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej jest organem doradczym komisji lotniczo-sportowej, której podlegają wszystkie kluby lotnicze. W Polsce akademicy byli i są tym czynnikiem, który zapoczątkował sport lotniczy oraz wzniosłą tę ideę propaguje. Delegat komisji sportowo-lotniczej chcąc, by tę gałęź sportu postawić na jaknajwyższym poziomie zaproponował, by w ślad zagranicy zmienić sprawę szkolenia, zmniejszyć liczbę ośrodków szkolnych oraz stworzyć centra szkolenia. Stworzenie takich centr uważa się za wskazane raz ze względu na brak sprzętu, powtóre na wielką ilość szkolących się akademików, która obecnie już dochodzi do 140. W najbliższej przyszłości eskadry lotnicze LOPP. oddane zostaną klubom, którym i nadal Liga będzie udzielać subwencyj, oczywiście w ramach możliwości. Na wielkie trudności napotyka sprawa umieszczenia sprzętu. Kluby nie posiadają własnych hangarów, przy których należałoby budować warsztaty, by szkolący mogli zapoznać się ze stroną techniczną samych apartów i silników oraz przeprowadzać remonty. Aeroklub Lwowski buduje własny hangar dla uczczenia śp. majora Idzikowskiego. Subwencje ponoć będą odtąd udzielane li tylko klubom afiljowanym w Aeroklubie Rzplitej, przyczem program tych klubów zależny będzie w wielkiej mierze od budżetu. W dodatku uczestnicy Zjazdu dowiedzieli się, że departament lotnictwa przeznaczył wszystkim klubom na rok przyszły tylko 15 aparatów czyli liczbę mniejszą o 50 proc. od dotychczasowej i nie pozwala szkolić się kobietom na aparatach wojskowych.

W dalszych punktach porządku obrad przyjęty został aeroklub w Gdańsku do Związku Aeroklubów Akademickich. Po dokładnem rozpatrzeniu wszystkich wymienionych wyżej spraw, jak również sprawy treningów, uchwalono kilka ważnych wniosków.

# Jeszcze jeden balon metalowy

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

równych odstępach — w kształcie gwiazdy — dookoła rufy statku. Konstruktorzy zapewniali, że sterowiec uzyska w ten sposób znacznie większą zwrotność. Próby wykazały, że przewidywania ich były słuszne, gdyż już parę krótkich lotów, które wykonano przed podróżą do New Yorku dały bardzo dobre rezultaty.

W dwa tygodnie po naszej wizycie w Cross Ile, po starannych przygotowaniach — z czego dwa dni przypadało na napełnienie balonu gazem — wyciągnięto nowy sterowiec z hangaru i wkrótce Z M C—2 po raz pierwszy uniósł się w powietrze. W kilka dni później po kilku próbnych lotach odbyto pierwszą wielką podróż z Detroit do New Yorku. Podczas tej podróży, która odbyła się bez żadnych wypadków, sterowiec, zgodnie z przewidywaniami konstruktorów, osiągnął szybkość przeciętną 100 km. na godz. z czego wynikałoby, że przy pełnych zbiornikach tj. 1500 ltr. benzyny promień działania wynosiłby 1000 klm. Piloci, którzy prowadzili sterowiec są pełni pochwał na temat jego szybkości i zwrotności, trudno dziś jednak powiedzieć czy konstrukcja aluminjowa jako taka, okaże się praktyczniejsza od starych płócienno-metalowych, w każdym razie bogaci Amerykanie mogą sobie pozwolić na budowę kosztownych sterowców i dokonywanie doświadczeń za cenę setek tysięcy dolarów.

## Biuro normalizacji w Salonie paryskim

Dyrekcja biura normalizacji samochodu donosi nam, że Dyrekcja Salonu samochodowego w Paryżu wyraziła zgodę na urządzenie stoiska propagandy. W stoisku tem umieszczone zostaną wykresy graficzne i statystyczne, z których będzie się można dowiedzieć o korzyściach i ciekawych wynikach normalizacji samochodu. Również wystawiona będzie wielka ilość znormalizowanych części samochodowych.

## Wystawa karoseryj polskich

Ostatnio w Warszawie została otwarta w Dolinie Szwajcarskiej Pierwsza Polska Wystawa Krajowych Karoseryj. Zwiedzający mogli się naocznie przekonać o jakości polskich wyrobów. Wystawa ta posiada duże znaczenie propagandowe. Jest nad wyraz wskazane, aby szerokie masy publiczności dowiedziały się, iż obecnie w Polsce można śmiało karosować nadwozia samochodowe bez obawy, iż otrzyma się wyrób niesolidny lub nieestetyczny. Przemysł karoseryjny jest to gałąź przemysłu u nas jeszcze należycie niewyzyskana.

Jak dotąd niewielka ilość firm samochodowych zaryzykowała karosowanie swych wozów w Polsce. Miejmy nadzieję, iż po przekonaniu się naocznie o osiągniętych na tem polu rezultatach, sytuacja się zmieni.

# Dwa listy

Pod powyższym tytułem znajdujemy w miesięczniku „Lotnik" następującą notatkę, którą podajemy dosłownie:

Sp. Akc. „Samolot" otrzymała na drugi dzień po pożarze w dniu 13. 9. 29. następujące dwa listy, które umieszczamy bez komentarzy:

*Odpis.*

P. T. Firma
„Samolot"
w Poznaniu.

Spiesząc przesłać WPanom wyrazy szczerego współczucia z powodu pożaru części fabryki, niniejszem komunikujemy, że na podstawie rozmów z p. dyr. A. Andrzejewskim, generalnym przedstawicielem „Czechosłowackich Zakładów Broni, Sp. Akc. w Brnie" oraz z dyrektorem tychże zakładów p. inż. Neperenym, upoważniony jestem do oświadczenia, co następuje:

„*Czechosłowackie Zakłady Broni*" chcąc dać wyraz swej życzliwości dla WPanów, wzmożonej wskutek wypadku jaki miał miejsce w Ich fabryce, gotowe są pójść na możliwie najdalej idące zmiany w zamówieniu na wykonanie karoseryj na znajdujących się u WPanów podwoziach, dotyczące zarówno terminu ich wykonania, jak również i warunków płatności, a mianowicie *wypłacać* WPanom oprócz zaliczki, również pewną sumę w trakcie wykonywania robót w miarę ich postępu.

Ponieważ sprawy te wymagają osobistego omówienia przeto w tym celu przyjadę do Poznania w poniedziałek rano.

Proszę przyjąć wyrazy poważania

(—) Jerzy Marjański, inż.

P. T.
„Samolot" Sp. Akc.
Poznań — Ławica.

W związku z listem Zarządu Głównego L. O. P. P. nr. 6646 z dnia 10. 9. br. niniejszem uprzejmie komunikujemy, że wobec pożaru, jaki miał miejsce w fabryce „Samolot" w dniu 12. bm. *Zarząd Główny L. O. P. P.* polecił *wstrzymać* wypłatę WPanom awizowanej sumy zł 10.000 do czasu wyjaśnienia, czy WPanowie będą mogli na termin wykonać awionetkę.

Z poważaniem
Dyrektor
(—) podpis nieczytelny.

(Podkreślenia redakcji „Lotnika". — Przyp. Red.)

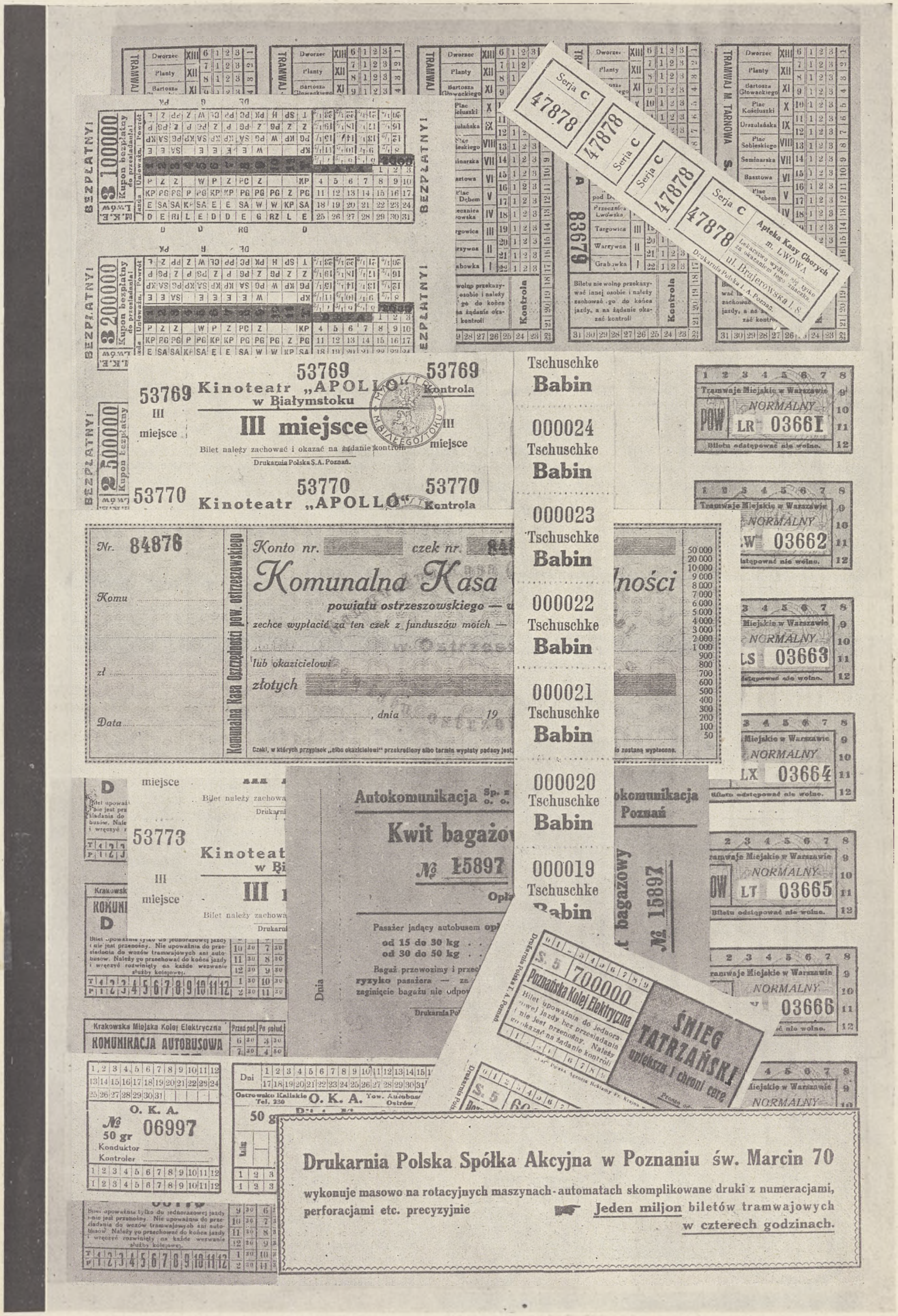
# Odpowiedzi redakcji

*P. R. L. w Bielsku.* — Najlepszy podręcznik do przygotowania się do egzaminu jest „Samochód nowoczesny" A. Tuszyńskiego wydawnictwa Trzaska, Evert i Michalski w Warszawie. Książkę tę nabyć może Pan w każdej księgarni. Jednakże radzimy Panu nie ograniczać się do nauki z podręczników, lecz przejść choćby skrócony teoretyczny kurs w jakiejś specjalnej szkole szoferskiej, która ma program zastosowany do wymagań komisji egzaminacyjnej.

Chociaż wyżej wymieniony podręcznik traktuje raczej o samochodzie, jednakże konstrukcje motoru są tam traktowane także i w zastosowaniu do motocykli. Jeżeli natomiast chodzi Panu wyłącznie o budowę motocykli to możemy polecić Panu St. Szydelskiego „Podręcznik motocyklowy".

*P. kpt. W. Kozłowski w Rawiczu.* — Wszystkie wymienione przez WPana marki motocykli są bardzo dobre, jak zresztą wszystkie angielskie maszyny.

Sądzimy, że o ile chodzi Panu o maszynę turystyczną to lepiej wybrać dwucylindrowy 600 ccm D..., który jak Pan zaznacza tyle samo kosztuje co 1 cylindrowy R., który ma 500 ccm pojemności. Przyczepka jest dla tych celów niezbędna, zawsze więc lepiej mieć silnik cokolwiek mocniejszy, który dzięki swym dwom cylindrom pracuje równomiernej. Jeżeli przytem zużycie paliwa i smarów nie jest większe niż w poprzednim, to oczywiście korzyść kupna jest zupełnie jasna. Zresztą marka ta jest dobrze u nas znana i cieszy się zasłużoną opinją. Również konstrukcyjnie bardzo dobrze jest opracowany model 550 ccm. motocykli A. Przy kupnie należy zwrócić uwagę na warunki, gwarancję fabryczną a co najważniejsze na to, czy przedstawicielstwo posiada na składzie wszystkie zapasowe części, które są niezbędne przy drobnych reparacjach, w przeciwnym bowiem razie, remont nawet najdrobniejszy, trwa bardzo długo, gdyż oczekuje się na przysłanie części zamiennych z fabryki lub centrali.




**Drukarnia Polska Spółka Akcyjna w Poznaniu św. Marcin 70**

wykonuje masowo na rotacyjnych maszynach-automatach skomplikowane druki z numeracjami, perforacjami etc. precyzyjnie **Jeden miljon biletów tramwajowych w czterech godzinach.**

**Drukarze i Papiernicy! — Oddajcie nam do wykonania trudne dla Was zlecenia, a uzyskacie godziwą prowizję**

*PRAWO i SĄD*

# Legalny szkodnik

Trąbka samochodowa jest może z jednej strony najcharakterystyczniejszą cechą gwaru ulicy, z drugiej jest główną przyczyną licznych przypadłości nerwowych, neurastenji i jej odmian, które są prawdziwem utrapieniem nowoczesnego życia wielkomiejskiego. W wielkiem mieście niema ciszy nocnej, której organizm ludzki potrzebuje bezwzględnie.

Walka z gwarem ulicznym jest problemem, nad którym pracuje się bardzo intensywnie, jednak z małemi wynikami. Jest rzeczą dziś prawie już pewną, że o ile chodzi o zwykły gwar uliczny, to wszelkie wysiłki skazane są zgóry na fiasko, gdyż odpowiednie urządzenia byłyby zbyt kosztowne, aby mogły się kalkulować w życiu potocznem. Lecz nie o to przecież chodzi. Rzeczą najważniejszą, to zabezpieczenie ciszy nocnej w pewnych możliwych granicach.

Pragnie się to osięgnąć częściowo choćby przez nakaz, by kierowcy samochodów nie nadużywali sygnałów dźwiękowych. Nakaz, niezaopatrzony w żadne sankcje, prawnie nieokreślony, dopuszczający wszelką dowolność. Kiedy zachodzi „nadużycie"?

Wedle § 44 rozporządzenia z 27. 1. 1928 o ruchu pojazdów mechanicznych, kierowca pojazdu „zobowiązany" jest dawać sygnały:

1. przed wyprzedzeniem,
2. na skrzyżowaniu dróg,
3. tam, gdzie droga nie jest widoczna na przestrzeni dostatecznej do zatrzymania pojazdu,
4. *w innych okolicznościach, w których zachodzi tego potrzeba.*

A kiedy zachodzi potrzeba? Zawsze. Bo kierowca nigdy nie wie, czy czasem idący spokojnie chodnikiem przechodzień nie będzie miał interesu właśnie przed jego samochodem, a w razie jakiegoś wypadku najważniejszem pytaniem, decydującem o jego winie będzie kwestja, czy dał zawczasu sygnał ostrzegawczy. Czyż więc dziwić się można, że kierowcy samochodów posuwają ostrożność do najdalszych granic, i wolą zatrąbić w mieście sto razy niepotrzebnie, niż jeden raz za mało.

Przepisy skonstruowane są tak, że o ciszy nocnej nie może być mowy. Jadąc w porze nocnej kierowca *musi* trąbić na skrzyżowaniach ulic, a temsamem zakłócać spokój mieszkańcom. Prawda, że ludzie przyzwyczajają się do tych dźwięków, podobnie jak sypiali spokojnie na froncie przy akompanjamencie ognia huraganowego, jednak choć hałasy te nie dochodzą może do ich świadomości, maltretowane stale nerwy prędzej czy później odbija się na organiźmie. Pod tym względem w kołach lekarskich niema dziś już żadnych wątpliwości.

Że w tym kierunku trzeba coś zrobić, jest jasne, chodzi tylko o to, by złu zaradzić jaknajwcześniej.

W Paryżu w porze nocnej zakazano używania sygnałów dźwiękowych wogóle. Doświadczenia praktyczne dały wyniki pierwszorzędne. Zrobiono to samo w Nancy, i statystyka wypadków wzrosła w ciągu miesiąca o 450 procent. Dlaczego? Dlatego, że w Paryżu zakaz ten obowiązuje tylko dla bulwarów i ulic pierwszorzędnych, o silnym ruchu samochodowym o każdej porze, gdzie niebezpieczeństwo ulicy jest dla każdego piechura oczywiste i każdej chwili widoczne. W Nancy zarządzono to dla całego miasta, i skutek był odwrotny, bo na ulicach o słabym ruchu samochodowym sygnał ostrzegawczy jest rzeczą nieodzowną ze względu na elementarną zasadę psychologiczną, że napięcie uwagi można utrzymać tylko pod ciągłą podnietą, która w postaci ruchu samochodowego istnieje na ulicach głównych, a której brak na ulicach o małym ruchu.

Dlatego możnaby ostatecznie zakazać trąbienia na ulicach ruchliwszych, nie rozwiąże to jednakże problemu ciszy nocnej.

Możeby jednak znalazła się inna droga wyjścia? Automobilista, jadący w porze nocnej z zapalonemi reflektorami, stwierdza ze zdziwieniem, że trąbka staje się dla niego rekwizytem zupełnie niepotrzebnym. Piszący te słowa stwierdził, iż jadąc w porze nocnej z Chojnic do Poznania, nie użył trąbki ani razu w nieoświetlonych miasteczkach i wsiach po drodze, a dopiero w Poznaniu samym musiał sobie przypomnieć o jej istnieniu. Silne światło reflektorów jest bowiem najlepszym sygnałem ostrzegawczym. Czy nie należałoby tego zastosować do stosunków w mieście?

Obecnie w mieście reflektorów palić nie wolno. I to słusznie, aby nie oślepiać przechodniów. Czy nie znalazłaby się droga wyjścia, jeżeli chodzi tylko o porę, w której ruch uliczny jest zmniejszony i gdzie więcej waży spokój, niż przejściowe nieprzyjemne wrażenie spóźnionego przechodnia? Możnaby sprawę uregulować w ten sposób:

1. Od godziny 22 aż do wschodu słońca używanie sygnałów dźwiękowych jest wzbronione pod karą.

2. Sygnały ostrzegawcze daje się przez zapalanie na 1—2 sekund wielkich reflektorów, które zresztą winny być stłumione, jak dotychczas.

Wyjątkiem oczywiście musiałaby być silna mgła, podczas której reflektory muszą się palić stale. Wozy uprzywilejowane, do których nie stosuje się przepisów porządkowych, mogłyby się posługiwać światłem kolorowem, np. żółtem, któreby zwracało uwagę.

Jesteśmy zdania, że nawet przy najsilniejszem oświetleniu ulicznem — którego u nas niema — sygnał dany reflektorem zwróciłby na siebie uwagę przechodnia na conajmniej 50 do 100 metrów, t. zn. praktycznie na znacznie większą odległość, jak obecny sygnał dźwiękowy. Pozostawałaby tylko kwestja ewentl. oślepiania przechodniów, i co ważniejsze kierowców samochodów, nadjeżdżających z przeciwnej strony. Przypuszczamy jednak, że nie byłaby to trudność zbyt poważna raz dlatego, że sygnał taki trwałby tylko sekundę, a powtóre, że możnaby używać do tego tylko reflektora lewego, nastawionego jednak pod bardzo małem nachyleniem ku linji jazdy. Przeróbka wyłączników nie sprawiałaby poważniejszych trudności przy wozach, które nie mają dotychczas możności operowania poszczególnemi reflektorami.

Zmiany tego rodzaju możnaby jednak poczynić tylko na podstawie rozporządzenia ministerjalnego, gdyż przepis ramowy § 54 wspomnianego rozporządzenia nie oddaje tych spraw kompetencji władz lokalnych.

Proponujemy więc konkretnie: zastąpić sygnały dźwiękowe w porze nocnej sygnałami świetlnemi. Wszystkich automobilistów i władze kompetentne prosimy o zajęcie stanowiska w tej sprawie i o szczegółowe jej przedyskutowanie. (pz)

## Porady prawne

*P. mec. F. w K.* Podajemy tylko najpopularniejsze zbiory przepisów prawnych, które jednak dają całokształt poza normami lokalnemi:

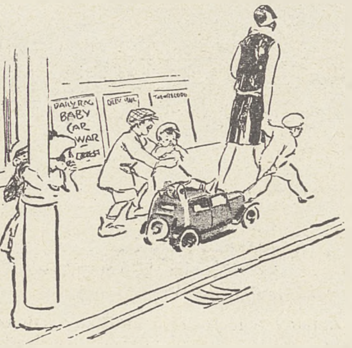
1. Nowe przepisy o ruchu samochodowym w Polsce, tekst, komentarze i skorowidz. Rysz. Minchejmer i Eug. Olechnowicz, Warszawa, Trzaska, Ewert i Michalski.

2. Egzamin kierowcy w pytaniach i odpowiedziach. Tuszyński i Olechnowicz. Tamże. (Dla prawnika zbyt ogólnikowe).

3. Ustawy i rozporządzenia, odnoszące się do ruchu samochodowego w Polsce. Inż. Emil Bratro, Lwów-Warszawa 1926. Książnica „Atlas". Zawiera jednak poza całokształtem przepisów, także z zakresu ruchu międzynarodowego, stare rozporządzenie o ruchu samochodowym, tak, że może być używana tylko obok pracy pod 1.

4. Odpowiedzialność za szkody z wypadków samochodowych, ust. 3. 5. 1909. Przełożył Wacław Radajewski, Poznań: 1929. Wojewódzki Instytut Wydawniczy.

# HUMOR



*Jazda na gapę.*

Pani, kupująca motocykl: Tak, kupię go, ale proszę rezerwoar tak polakierować, by kolor jego zgadzał się z kolorem moich włosów. Czy przeprowadzi pan tę zmianę sam, czy mam to zrobić u siebie?

* * *

Posterunkowy: Czy panu nie wiadomo, że tłumik należy zamknąć, jadąc przez wioskę?

Samochodziarz: Przecież przy moim wozie wogóle tłumika niema!

Posterunkowy: To nic, kup pan tłumik i trzymaj go pan zamknięty.



*— Co u djabła, czy nie wiedział pan, że chciałem przed drugą być w Mosinie?*

*— Przepraszam, ale dlaczego pan mi o tem nie mówił wcześniej!*

Piechur (zadowolony): No, panie dzieju, jak tam, pewnie w dętce dziura?

Samochodziarz: Gdzie tam, jest cała, zamieniam tylko zużyte powietrze świeżem.

* * *

— Co pan ma za samochód, pięcioosobowy?...

— A jakże, mogę nawet zabrać osiem osób, jeżeli się dobrze znają.




*Na co się przydać mogą zabytki kultury!*

**Aforyzmy na temat rekordów**

Jeżeli ci życie jest miłe i drogie, goń za lwem i tygrysem, a nigdy nie za rekordem.

Szwajcarja zabrania szybkiej jazdy nawet obcym automobilistom. Wobec tego powinna urządzić na granicy „Izby do wymiany szybkości".

## Wizja samochodziarza



*Tak oto przedstawia się droga samochodziarzowi, który nie ma zezwolenia na prowadzenie samochodu, podatków nie zapłacił, a również i dalszej raty za wóz.*

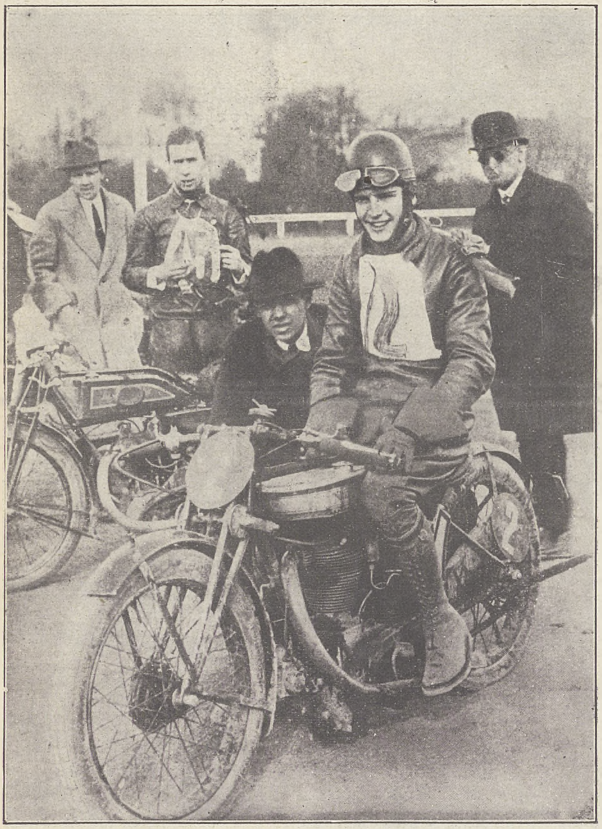
## Defekt



*Kierowniczka samochodu, który uległ defektowi: Jakie szczęście, że prócz narzędzi, zabrałam ze sobą podręcznik dla automobilisty!...*

# Rozmaitości ze świata

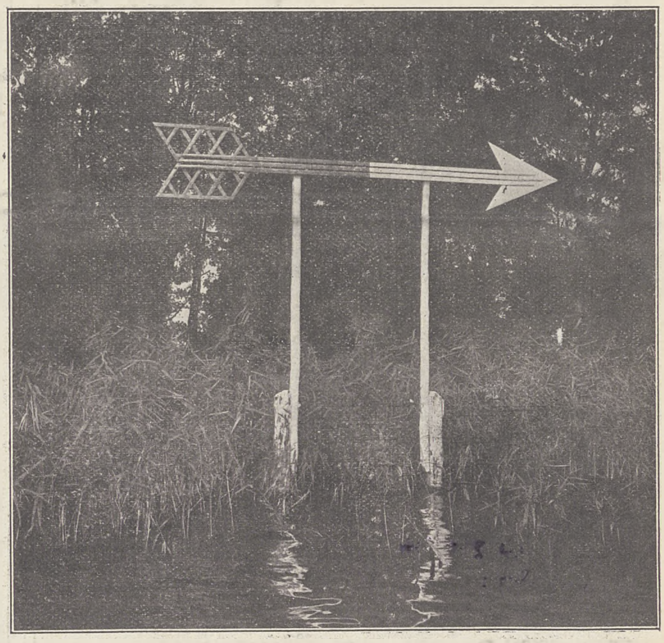




*Burze i wichury, które panowały w ostatnich dniach nad Bałtykiem, pociągnęły za sobą niejedną katastrofę. W Swinoujściu padło drzewo na stojący na drodze samochód, którego szofer, usuwając leżące na drodze gałęzie, uniknął niechybnej śmierci.*

*Syn obecnego regenta Węgier, Mikołaj Horthy, znany w kołach motocyklistów, uzyskał ostatnio dyplom inżyniera i został zaangażowany do warsztatów Forda w Detroit.*

*Komunikację na „jednotorowych" drogach wodnych zagranicą reguluje się zapomocą strzałek kierunkowych, podobnie jak ruch na ulicach jednotorowych.*



*Numer pojedyńczy 30 groszy Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencje i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godz. 12.*